



# L'OPS



Avril 2026  
Bulletin n° 33

Le bulletin de l'Association  
des Anciens et Amis des  
**Groupes Lourds**

## Le mot du Président



De Grenoble à Opoul-Périllos, de Paris à Lann-Bihoué, ou encore Avord, Bordeaux, Sainte-Foy la Grande, Le Bourget, et bien sûr Grandcamp-Maisy, l'AAAGL est et sera bien présente sur de multiples terrains d'activités en cette fin d'hiver et en ce printemps : les cérémonies mémorielles à la mémoire d'aviateurs et d'équipages partis dans le grand ciel, les conférences devant des publics passionnés, exigeants et en nombre, les meetings aériens, les manifestations pour les jeunes, la participation à une magnifique cérémonie de l'armée de l'Air et de l'Espace.

Lors de ces rencontres, il nous est souvent demandé l'origine des insignes. Nous y répondons dans ce numéro, après un travail de recherche qui a mobilisé le SHD, l'Espace Traditions de Mérignac et plusieurs adhérents.

Une innovation, à l'initiative de Geneviève MONNERIS est désormais proposée pour les jeunes (et moins jeunes) dans les établissements scolaires ou lors de manifestations dédiées, un jeu mémoriel inspiré des Escapes Games qui permet à partir de l'exposition réalisée pour le 80ème anniversaire d'aller à la découverte des Groupes Lourds en répondant à des énigmes et diverses questions. Les participants recevront un « Brevet Groupes Lourds ». C'est passionnant, c'est pédagogique, c'est de notre temps.

Être de notre temps c'est aussi la présence sur les groupes sociaux. D'abord avec le blog de Philippe DUCASTELLE, très apprécié des chercheurs et des historiens et qui reçoit des centaines de milliers de visites, les pages Facebook, LinkedIn et Instagram créées par Yohan ZERDOUN qui au bout de quelques mois d'existence reçoivent à chaque publication des milliers de visites. Il en va de même pour la chaîne Youtube.

Cette activité n'est possible que grâce à l'engagement de nombreux adhérents de tous âges et de nouveaux amis français et britanniques qui relient la mémoire à la passion pour l'aviation.

L'AAAGL est ainsi pleinement dans son époque, pleinement avec son temps, illustrant et développant le message d'enga-

gement et d'honneur de tous ces aviateurs qui avaient tout quitté pour rejoindre le combat contre l'hydre nazie et fasciste.

Nous vous donnons rendez-vous à l'Arc de Triomphe le 25 avril et à Grandcamp-Maisy le 23 mai où nous rencontrerons le nouveau maire, Monsieur Benoît TUVÉE.

Enfin le dernier mot sera pour Jean CAILLET, le dernier des Groupes Lourds, qui, à 102, ans m'a demandé de vous transmettre toute son amitié et son bonheur que l'esprit des Groupes Lourds continue.

Olivier Lafaye

### SOMMAIRE

<b>Mot du Président.....</b>	<b>p 01</b>
<b>Vie associative .....</b>	<b>p 02</b>
<b>Evènements début 2026 .....</b>	<b>p 03</b>
<b>Mémoire des adhérents : origine et symbolique des insignes.....</b>	<b>p 05</b>
<b>Le Yorkshire Air Museum : travaux .....</b>	<b>p 05</b>
<b>Histoire des Groupes Lourds : Hommage à Jacques Philippe LECLERCQ.....</b>	<b>p 08</b>
<b>Boutique AAAGL.....</b>	<b>p 14</b>
<b>Renseignements sur l'Association .....</b>	<b>p 16</b>

# VIE ASSOCIATIVE

---

## Nouveaux Adhérents

- Général LE SAINT Jean-Patrice, directeur du CESA
- Mr MALLIA Stéphane, fils de Lucien MALLIA mitrailleur arrière équipage NOTELLE (groupe Guyenne) et frère d'Alain MALLIA, membre du Comité de direction

## Nécrologie

- Alain HERVELIN, fils de Louis HERVELIN , radio dans l'équipage PLAGNARD (groupe Guyenne), Frère d'Isabelle HERVELIN, membre du Comité de Direction
- Werner BAUM, ami de Geneviève MONNERIS, dernier témoin de l'histoire du «L for Love »

## L'agenda

- **21 avril 2026** : inauguration de la salle tradition Jean Person à la BA 928 de Brest
- **25 avril 2026** : Cérémonie du ravivage de la flamme à l'Arc de Triomphe  
Contact : [olivier.lafaye@gmail.com](mailto:olivier.lafaye@gmail.com)
- **9 et 10 mai 2026** : Meeting à Lann-Bihoué - Contact : [jpaerohiblot@orange.fr](mailto:jpaerohiblot@orange.fr)
- **16 mai 2026** : Meeting La Ferté Allais - Contact : [olivier.lafaye@gmail.com](mailto:olivier.lafaye@gmail.com)
- **23 mai 2026** : AGO/AGE Grandcamp-Maisy (calvados) Contact : [chantallain@aol.com](mailto:chantallain@aol.com)
- **25 mai 2026** : Cérémonie au Mémorial à Opoul-Perillos—Contact : [jmschlinger@hotmail.com](mailto:jmschlinger@hotmail.com)
- **5 et 6 septembre 2026** : Meeting Melun Villaroche « Air Legend 2026 »  
Contact : [mallia.alain@orange.fr](mailto:mallia.alain@orange.fr)
- **Octobre 2026** : 80ème Anniversaire de la création de l'association (projet à suivre)  
Contact : [olivier.lafaye@gmail.com](mailto:olivier.lafaye@gmail.com)
- **7/8 /9/10 et 11 novembre 2026** : Londres/Elvington. Contact : [olivier.lafaye@gmail.com](mailto:olivier.lafaye@gmail.com)

## INFOS

- Grandcamp-Maisy : Eric POISSONNIERE nous avait prévenu qu'il ne se représenterait pas aux municipales de 2026. Le nouveau Maire de Grandcamp est Mr Benoît TUVÉE que nous aurons la joie de connaître le 23 mai 2026
- Anne BERTHOME, fille de Marcel BERTHOME, est élue maire de Saint Seurin sur l'Isle dont son père fut très longtemps l' élu
- la page YouTube des films Groupes Lourds est en ligne. Nous vous invitons à la découvrir et à la partager autour de vous, avec vos proches et vos amis sur le lien suivant : <https://www.youtube.com/@GroupesLourds>
- Revue «La Chartre» : vous recevez la revue de la Fédération Nationale André Maginot dont nous sommes désormais adhérents. La FNAM est la plus ancienne et importante fédération mémorielle de France. Nous y portons la voix des Groupes Lourds.

# Evénements début d'année 2026

- 20 Février 2026 : conférence Olivier LAFAYE à l'Aéroclub de France

- 28 février 2026 : conférence Olivier LAFAYE au Musée de l'Air et de l'Espace - Le Bourget que vous pouvez retrouver grâce au lien suivant :

[https://www.youtube.com/channel/UC\\_K2Cvv\\_5P9QCH0boJQbljQ](https://www.youtube.com/channel/UC_K2Cvv_5P9QCH0boJQbljQ)



Madame et Messieurs les officiers généraux, mesdames et messieurs les officiers,

Sous le haut patronage de  
Monsieur Emmanuel MACRON  
Président de la République

Le colonel Xavier RIVAL, commandant de la base aérienne 702 "Capitaine George Madon" d'Avord et commandant de la base de défense Bourges-Avord a l'honneur de vous transmettre l'invitation officielle de la cérémonie

### "Les Compagnons d'Avord"

en commémoration de l'Ordre de la Libération qui se déroulera le :

**Mercredi 11 mars 2026 à 19h00.**

La cérémonie sera suivie d'un cocktail dinatoire et d'un concert de la Musique de l'Air et de l'Espace.



**De Gauche à droite :**

- Tim BELOW pilote retraité Air Commodore
- Colonel Xavier RIVAL commandant de la base aérienne 702 d'Avord
- Olivier LAFAYE, Président de l'A.A.A.G.L.

**- 26 mars 2026 : Geneviève MONNERIS et Olivier LAFAYE ont présenté notre exposition "C'étaient les Groupes Lourds" sur le campus de l'ENSAM (École Nationale Supérieure des Arts et Métiers) à Talence en Gironde (Nouvelle Aquitaine), dans le cadre de la journée Orion Jeunesse, organisée par la zone de défense et de sécurité Sud-Ouest commandée par le général Groën.**



**Olivier LAFAYE avec les étudiants de l'ENSAM et le général GROËN**

**21 avril 2026 : inauguration de la salle tradition Jean Person à la BA 928 de Brest**



Le lieutenant-colonel Thomas Guilbaud, commandant la base aérienne 928 de Brest-Loperhet, vous prie de lui faire l'honneur d'assister à l'inauguration de la salle tradition "capitaine Jean Person" au sein de l'escadron des systèmes d'informations et de communications aéronautiques 1J.928, le 21 avril 2026 à 11h30.

Un cocktail sera servi après la cérémonie.

RSVP avant le 25 mars 2026  
TEL. 02 30 13 83 02/82 98 PNIA. 862 928 83 02/82 98  
ba928-cab.secretaire.fct@def.gouv.fr

Tenues autorisées : Air 21, B2 interarmées, de ville  
Arrivée souhaitée : 11h15

Cette invitation tient lieu de laissez-passer

BA 928 CS 80013 29470 LOPERHET

## Origine et symbolique des insignes du II/23 Guyenne

### L'INSIGNE DU II/23 GUYENNE



Le Groupe de bombardement GB II/23, constitué le 2 octobre 1936 sur la base de Toulouse-Francazal était formé de deux escadrilles, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup>, respectivement héritières des insignes et des traditions de deux escadrilles de la Grande Guerre : la BR 66 (faucon égyptien) et la BR 129 (lapin trimardeur).

### 3<sup>e</sup> escadrille du GB II/23 : héritière de la BR 66 et son « faucon égyptien »



À l'origine insigne de la C 66, créée en octobre 1915, devenant SOP 66 en mars 1917, puis BR 66 en octobre 1917. Dès 1915, les équipages de l'escadrille C 66 avaient chacun un insigne personnel peint sur les flancs des fuseaux moteur de leurs avions. Les formes et les couleurs variaient en fonction des équipages. En mars 1916, le capitaine Adrien de KERILLIS adopte comme emblème un faucon égyptien vu de face avec les ailes déployées. Il pouvait être peint sur un soleil. L'auteur de cet insigne était le sergent Jacques RAPIN, pilote de l'escadrille, ancien élève des Beaux-arts et architecte. Le faucon symbolise la puissance, la vision perçante et l'attaque fulgurante.

### 4<sup>e</sup> escadrille du GB II/23 : héritière de la BR 129 et son « lapin trimardeur »



Créée en juin 1917 sur le terrain d'Avord, l'escadrille de bombardement SOP 129 (volant sur Sopwith) est intégrée en août au Groupe de Bombardement GB 4 spécialisé dans le bombardement de jour, opérant depuis Luxeuil.

« Dès son arrivée, la 129 se choisit un insigne. Sur proposition de son chef et avec l'assentiment de ses équipages, on adopte un lapin blanc portant sur l'épaule gauche un baluchon au bout d'un bâton. Ce lapin blanc est celui que l'illustrateur animalier Benjamin RABIER a vulgarisé dans plusieurs livres d'images et journaux enfantins. Pour symboliser la mission de la 129, du baluchon émerge une bombe à ailettes que le lapin trimardeur est destiné à aller jeter chez l'ennemi. » Le Fana de l'Aviation n° 164.

## L'INSIGNE DU 1/25 TUNISIE



### 1<sup>ère</sup> escadrille du GB 1/25 : héritière de l'escadrille 4B3 de l'aviation navale et son « hibou »

Le 1<sup>er</sup> janvier 1936 l'escadrille de l'aéronautique navale 4 B3 est transférée à l'armée de l'air, pour devenir 1<sup>er</sup> groupe de la 25<sup>e</sup> escadre de bombardement 1/25 (GB 1/25).

L'insigne est la reprise intégrale de celui de l'ancienne escadrille de l'aéronautique navale 4 B3 dessiné à l'origine par l'enseigne de vaisseau FOURRIER en 1927 et modifié en 1933. Il fut réalisé en décembre 1943 à la demande du commandant VIGOUROUX à Alger par le bijoutier GRAZZIANI qui en livra 500, entièrement métalliques en raison des pénuries de l'époque, tous numérotés, pour Noël 1943.



Le hibou (chouette des sables) rappelle les missions effectuées de nuit par l'escadrille qui se guide grâce à la lumière et la position de la lune. Les flots rappellent que l'escadrille était à l'origine équipée d'hydravions et recevait des missions de surveillance et d'intervention des approches maritimes.

### 2<sup>e</sup> escadrille du GB 1/25 et son « bison » : aucun héritage

La 2<sup>e</sup> escadrille du GB 1/25, créée de toutes pièces en même temps que l'Escadre, n'hérite d'aucune tradition de la Grande Guerre. Son insigne est un bison sur fond d'étoiles et de lune. Le bison symbolise la puissance et la force de frappe.



## Le Yorkshire Air Museum (YAM)

### An update on renovation work :



*The control tower was saved from derelict in 1980 to create the museum, which opened in 1986.*

*During the 2020 lockdown, an assessment of the control tower and the old buildings revealed extensive deterioration. To preserve this "living memorial" for the future, Ms. Rachel Semlyen, founder of the museum, launched a restoration program costing over £200,000 (half of which was funded by the museum).*

***The tower roof, along with the rusted iron railing, gutters, and stairs, was repaired in early 2022, but specialist restoration work was required to prevent further deterioration.***



***The French Officers Mess is nearing completion of the repair work, before we think about re-dressing it. So, all the mold on the back wall and around the windows has been fixed and the leaks stopped, the walls and ceiling have been filled and repainted and a new floor cover is being put down. Very similar linoleum to what was originally used and we have used a period colour scheme of dark green for the lower part and cream for the top and ceiling***

***(to be continued...)***

## **Le point sur des travaux de rénovation :**

La tour de contrôle a été sauvée de l'abandon en 1980 pour créer le musée qui a ouvert en 1986.

Pendant le confinement des années 2020, une expertise de la tour de contrôle et des anciens bâtiments a révélé de nombreuses dégradations. Afin de préserver le « mémorial vivant » pour l'avenir, Mme Rachel SEMLYEN, fondatrice du musée a engagé un programme de restauration de plus de £200.000 (financé pour moitié par le musée).

Le toit de la tour a été réparé avec la balustrade en fer rouillé, les gouttières et les escaliers, au début de 2022, mais des travaux de restauration spécialisés ont été nécessaires pour prévenir une nouvelle dégradation.

La salle à manger des officiers français est en voie d'achèvement des travaux de réparation, avant de penser à la rénover. Ainsi, toutes les moisissures sur le mur du fond et autour des fenêtres ont été réparées et les fuites stoppées, les murs et le plafond ont été rebouchés et repeints et un nouveau revêtement de sol est posé. Un linoléum très similaire à celui qui était utilisé à l'origine et nous avons utilisé un schéma de couleurs d'époque avec un vert foncé pour la partie inférieure et un crème pour le haut et le plafond.

(à suivre...)

————— o-o-o —————

***To conclude this article, we recommend "A Winter Trip to Yam" by Michael Clegg***

**Pour terminer cet article, nous vous proposons « Un voyage hivernal au Yam » par Michael CLEGG (lien ci-dessous).**

**[A winter visit to the Yorkshire Air Museum : Hornby Hobbies](#)**

# Histoire des Groupes Lourds

## Hommage à Jacques Philippe LECLERCQ



### **Mort pour la France.**

Sergent du personnel navigant de l'Armée de l'air. Pilote à bord du bombardier Halifax Mk III n° MZ84, immatriculé : L8-G, du Groupe de bombardement 1/25 « Tunisie » de l'équipage du Lieutenant COTTARD.

- Né le 21 juin 1924 à Paris 16<sup>e</sup>
- † le 02 janvier 1945 à Metz (Moselle).
- Fils naturel d'Augustine Octavie LECLERCQ (1898-1974)
- Célibataire



### **Son Rallèlement à La France Libre en automne 1941.**

Dans des circonstances inconnues, Jacques LECLERCQ arrive en Grande-Bretagne fin novembre ou début décembre 1941 à Londres. Après avoir subi les interrogatoires de l'intelligence service à Patriotic School, comme tous nouveaux arrivants sur le territoire britannique afin de connaître leurs intentions, Jacques, âgé à peine de 17 ans et désireux de répondre à l'appel du Gal de GAULLE, se présente au bureau de recrutement de la France Libre et demande à servir dans l'aviation.

Le 26 décembre 1941, de crainte de ne pouvoir être retenu comme candidat élève-pilote en raison de son jeune âge, pour assurer son incorporation dans les FAFL (Forces Aériennes Françaises Libres), Jacques se vieillit d'une année et déclare être né en 1923. Il déclare également être célibataire, sans enfant, de religion catholique et maîtriser correctement la langue anglaise. Il a pour témoin au moment de la signature de son engagement dans les Forces Françaises Libres, Roger BOISSIEUX âgé de 19 ans engagé dans les FAFL (Il deviendra pilote, affecté au Groupe de bombardement LORRAINE, lui aussi connaîtra une fin tragique, il disparaîtra dans la Manche le 6 juin 1944). Jacques donne comme adresse de la famille : Mrs LECLERCQ 127 East, 95th street, New-York City USA. Il confiera plus tard avoir une fiancée en France. Enregistré à la Compagnie de l'Air de Londres en qualité de soldat de 2<sup>e</sup>me classe, le matricule FAFL n° 30917 lui a été attribué.

### **Dirigé vers le CAMP de CAMBERLEY**

Le 1er janvier 1942, Jacques LECLERCQ après avoir signé son acte d'engagement est dirigé vers le Camp de Camberley. Camberley est une ville de garnison située dans le Comté de Surrey à environ 60km à l'ouest-sud-ouest de Londres. Cette ville abrite outre l'École des cadets de Sandhurst, (l'équivalent en France de l'École de Saint-Cyr), et le Staff Collège (l'équivalent en France de l'École de Guerre).

Le Centre d'Instruction de « Old Dean Camp », qui a pris le nom de « Camp de Camberley » est situé à environ 3km du centre de la ville de Camberley, tout près du petit village de Old-Dean qui donna tout naturellement son nom à celui du camp lors de sa construction. Situé sur un plateau en pleine nature, Old Dean Camp a été construit durant l'hiver 1940 dans le but d'y installer un Centre d'accueil et de transit ainsi qu'un Centre d'instruction pour les volontaires voulant rejoindre les Forces Françaises Libres. Les travaux de génie civil et la construction des bâtiments ont commencé le 30 octobre 1940 et furent réalisés avec le concours de soldats anglais du Royal-Engineers et les soldats français de la Brigade de Chasseurs créée en Angleterre en juillet 1940. Tout autour du camp il y a des bois de pins, des collines, des grandes pistes sablonneuses. La construction du camp fut très difficile, rien n'existait. Il avait fallu creuser les routes, tracer des chemins, amener l'eau, l'électricité, tout cela en période hivernale avec de la pluie et de la neige. Les hommes durent patauger dans une boue épaisse et gluante.

Exposés à tous vents les pionniers avaient surnommé l'endroit : « Les Hauts de Hurlevent ». Des baraquements mis en place, appelés « bidons » par les Français, sont des constructions préfabriquées sur un concept développé au cours de la première guerre mondiale par les britanniques. Dénommés « Nissen hut » ces bâtiments en forme de demi-tube possèdent une structure en bois et sont recouverts de tôles ondulées. Les baraquements ont été disposés tout autour d'un immense terrain vague qui est devenu un magnifique « parade ground » avec en son centre, un mât immense où flottent désormais le drapeau français et la flamme à croix de Lorraine. Les « bidons » qui sont utilisés comme dortoirs accueillent environ une quinzaine d'hommes. Sur le chemin qui mène à la patte d'oie a été élevé le carré des officiers et le parc à voitures, à l'extrémité opposée et près du raccourci qui mène à Camberley le carré des sous-officiers. Dans une allée latérale, la chapelle, la salle des fêtes, l'infirmerie, le poste de police.

### **Compagnie d'Instruction de l'Aviation**

Une « Compagnie d'Instruction de l'aviation », appelée également « Compagnie Air », a été créée à Old Dean Camp sous la direction du commandant OTTENSOSER, appelé commandant CHARLES, son nom d'emprunt pour la guerre. Cette compagnie a pour objectif d'instruire les volontaires souhaitant rejoindre les Forces Aériennes Françaises Libres.

Ces hommes envoyés à Old Dean Camp sont de toutes origines, de toutes les régions de la métropole et de l'empire, de l'étranger même ; de toutes les armes, de tous les grades, de toutes les professions. La durée d'une formation complète peut atteindre dix semaines. Chaque jour, des exercices consacrés à l'instruction militaire sont organisés dans la campagne environnante avec ses bois, ses collines... marches à la boussole, croquis d'itinéraire, marches d'entraînement, exercices de nuit ..., visites médicales et surtout des cours élémentaires de langue anglaise. Certains candidats reconnus inaptes à la suite de tests sont envoyés vers les autres armes : l'armée de terre, les parachutistes ou la marine. Les « admis » aux examens sont dirigés dans les écoles de la Royal Air Force pour être formés aux fonctions de pilote, de navigateur, de mitrailleur, de radio-mitrailleur ou de mécanicien avion.

Les élèves-pilotes déjà entraînés, possédant un niveau acceptable en anglais seront dirigés directement vers une école de pilotage élémentaire de la RAF : EFTS (Elementary Flight Training School). Les futurs navigants seront envoyés vers une école d'initiation au pilotage « ITW » (Initial Training Wing) en Angleterre ou au Canada. Lorsqu'ils seront entraînés et transformés en combattants, ils seront affectés au sein des différentes escadrilles des unités de la France Libre ou parfois détachés dans des unités de la RAF.

Après seulement un mois et demi, Jacques est sélectionné pour rejoindre une école ITW. Au préalable il est dirigé vers un centre de réception du personnel navigant au n°4 Air Crew Receiving Centre (ACRC) de Filey-Town.

### **AFFECTATION au « n° 4 A.C.R.C » de FILEY**

Le 16 février 1942, Jacques LECLERCQ arrive au n°4 Air Crew Receiving Centre (ACRC) de Filey-Town où sont regroupés des volontaires Français. Filey-town est une petite ville en bord de mer située à 400 km de Londres, au nord-est de l'Angleterre dans le Comté du Yorkshire. Le personnel navigant va y recevoir un enseignement de base, passer des contrôles médicaux rigoureux et une série de tests pour identifier leurs compétences. Les hommes seront ensuite affectés dans une école de formation initiale de la RAF : ITW.

### **AFFECTATION au « n° 10 I.T.W » de SCARBOROUGH**

Le 28 février 1942 Jacques est muté au n° 10 ITW de Scarborough située à 10km au nord. Les stagiaires présents sont destinés à devenir pilote. Ils sont logés dans des hôtels : Manor Hotel, Grand Hotel, Prince of Wales Hotel, et autres établissements réquisitionnés pour la cause. Le programme de formation va durer six semaines. Il est conçu pour améliorer la discipline, la forme physique et la vigilance mentale et fournir une connaissance de base solide de la Royal Air Force. Les cours sont menés dans diverses disciplines en anglais principalement : reconnaissance des avions, armement, exercice et entraînement physique, hygiène, droit et discipline, administration et organisation de la RAF, mathématiques, météorologie, navigation, moteurs, principes de vol, techniques de communication.

Les stagiaires sont évalués tout au long des cours et des épreuves d'examens sont organisées en fin de stage. Toute personne ayant «échoué» peut bénéficier d'une formation supplémentaire, ou bien être affectée dans une autre spécialité. Les candidats retenus pour devenir pilotes sont dirigés vers l'une des Écoles de pilotage élémentaire E.F.T.S (Elementary Flying Training School) réparties à travers le Pays.

### **AFFECTATION au « n° 6 E.F.T.S » de SYWELL**

Le 27 mai 1942 Jacques est muté au 6 EFTS de Sywell situé à 120km au nord de Londres, entre Birmingham et Cambridge. Le terrain d'aviation se trouve à 1 km au nord du village de Sywell. Les élèves pilotes vont s'entraîner sur avion Miles-Magister, un avion biplace à aile basse et train non rentrant pouvant atteindre la vitesse de 200km/h. Le 1er juin 1942, Jacques est promu au grade de caporal à compter du 8 mai 1942.

Pendant les huit semaines que dure le stage, l'aspirant pilote doit compléter au moins 50 heures de vol, dont la moitié en solo. Après huit heures de vol avec son instructeur, le stagiaire doit être capable d'effectuer son premier vol en solo. En plus des manœuvres normales de décollage, d'atterrissage, de vol en palier, d'approche avec ou sans moteur etc., les apprentis sont initiés au vol acrobatique. Au sol, 180 heures d'instruction permettent au futur pilote d'approfondir ses connaissances des moteurs et des cellules d'avions, de la théorie du vol, de la navigation, de radiocommunication, des armes. L'entraînement au tir de mitrailleuses complète le programme.

Les pilotes, qui réussissent le programme de l'EFTS, sont alors assignés à l'une des Écoles de pilotage militaire F.T.S ou S.F.T.S (Service Flying Training School). Jacques est sélectionné pour poursuivre sa formation de pilote au Canada à l'école n°31 EFTS de De Winton. Dans un premier temps il va être dirigé vers le « Air Crew Despatch Centre » (ACDC) de Manchester dans l'attente de son départ par voie maritime.

### **L'ACDC de HEATON PARK**

Le 1er juillet 1942, il est dirigé vers le ACDC de Heaton Park près de Manchester où est regroupé le personnel en partance par un prochain bateau à destination d'un pays d'Afrique ou du Canada.

### **Départ pour le CANADA**

Le 8 août 1942 embarquement à destination du Canada à Gourock près de Glasgow en Écosse. Le navire lève l'ancre et s'éloigne des côtes anglaises en passant par le nord de l'Irlande. Plusieurs navires se sont regroupés pour traverser l'Atlantique et forment désormais un convoi composé de plusieurs dizaines de navires. Le convoi est escorté par quelques navires de la Royal-Navy qui ont la charge d'assurer sa protection contre les attaques de sous-marins ou d'avions ennemis. Les navires font régulièrement des manœuvres pour se déplacer

en zigzag afin de parer au mieux à une attaque de sous-marins. De nombreux hommes sont victimes du mal de mer. Pour la plupart des passagers c'est leur première expérience en mer. La traversée est ponctuée d'exercices d'évacuation, ou de rassemblement sur le pont supérieur avec inspection des tenues. En dehors de cela il faut tuer le temps, à l'horizon rien que la mer et le ciel. Certains se mettent à la lecture ou aux jeux de cartes, d'autres profitent de la présence d'un coiffeur à bord. Des concerts sont organisés avec la participation des passagers. Une conférence est programmée pour présenter aux nouveaux arrivants ce qui les attend au Canada.

A leur arrivée au Canada, une fois débarqués après deux semaines en mer, c'est par le train qu'ils vont parcourir les quelques centaines de kilomètres qui les séparent de leur destination.

### **Arrivée au « n° 31 EFTS » de DE WINTON**

En septembre 1942 Jacques arrive sur la base aérienne de De Winton située à 20km au sud de Calgary, dans l'Alberta à l'ouest du Canada, où il va être incorporé au n° 31 EFTS. Il a la surprise d'y retrouver son ami Roger BOISSIEUX qui suit sa formation de pilote, il avait été son témoin au moment de son engagement dans les FAFL à Londres en décembre 1941.

L'école compte environ un personnel de 400 membres dont 50 officiers, 50 sous-officiers supérieurs, et près de 200 élèves pilotes. Elle dispose d'une centaine d'avions pour l'entraînement en vol : une trentaine de « Tiger-Moth » et environ 70 « Stearman PT 27 "Kaydets" ».

Cette école apparaît désormais comme une véritable brigade internationale, les élèves-pilotes originaires de tous pays se côtoient ici dans leurs divers uniformes. On vole pratiquement tous les jours. Après quelques heures de vol avec son instructeur, le stagiaire doit être capable d'effectuer son premier vol en solo.

Le 5 décembre 1942, Roger BOISSIEUX quitte l'école pour poursuivre sa formation au n° 32 SFTS de Moose-Jaw. Février 1943, les résultats obtenus aux des épreuves permettent à Jacques de poursuivre sa formation de pilote dans une école S.F.T.S (Service Flying Training School).

### **Affectation au « n° 32 S.F.T.S » de MOOSE JAW (à confirmer)**

Février 1943, Jacques arrive sur la Base aérienne de Moose-Jaw pour être incorporé au n° 32 SFTS. La ville de Moose-Jaw est située à environ 500km vers l'est dans la région de Saskatchewan. Le voyage s'est fait à bord d'un train de la compagnie CPR (Canadian Pacific Railway). Arrivé à la gare de Moose-Jaw, il ne restait plus que 8 km de route vers le sud de la ville pour atteindre le terrain d'aviation.

Les élèves pilotes sont confortablement installés dans de grandes huttes en bois, prévues chacune pour 86 personnes avec trois grands poêles à mazout pour en assurer le chauffage. L'ambiance de la ville de Moose-Jaw est appréciée avec ses trois cinémas, ses deux salles de danse, ses brasseries..., et cet accueil amical et hospitalier que les habitants réservent à ces jeunes venus d'Angleterre.

Jacques va poursuivre sa formation sur monoplan « Cornell » (Fairchild PT-19) et bimoteur « Airspeed-Oxford ». L'entraînement est intense jour et nuit. Cours et examens se passent en anglais. Les entraînements sont axés sur le vol en formation et aux instruments. En fonction des résultats obtenus aux évaluations de fin de formation, les stagiaires sont sélectionnés pour devenir pilote de chasse (monomoteur) ou pilote de bombardier (bimoteur). Les diverses évaluations portent sur : habileté à l'atterrissage, acrobatie, maîtrise du pilotage, connaissance du cockpit, vol aux instruments, vol de groupe en formation, vol de nuit, navigation et lecture de carte. Le 14 mai 1943, Jacques obtient le **Brevet de pilote bimoteur n°293GB**. Il est promu au grade de **sergent**. Le 15 mai 1943, à la fin du stage de formation, les aviateurs qui ont obtenu leur brevet de pilote, posent pour la photo de groupe lors d'une cérémonie traditionnelle. **Jacques y reçoit son Insigne de pilote de la RAF.**

Ces jeunes pilotes ne sont pas encore prêts pour les opérations aériennes. Ils possèdent sans doute le savoir, mais manquent d'expérience.

Ces aviateurs diplômés sont assignés à rejoindre une des unités d'entraînement opérationnel qui va les préparer à la réalité des combats sur les avions qu'ils seront appelés à utiliser.

Après dix mois passés au Canada **Jacques LECLERCQ** va retourner en Angleterre par voie maritime poursuivre sa formation.

### **Retour en ANGLETERRE**

Le 2 juillet 1943, à son arrivée Jacques est dirigé vers le n° 7 PRC (Personnel Reception Centre) de Harrogate situé dans le Yorkshire au nord-est de l'Angleterre à 25 km au nord de Leeds. Comme la majorité des personnels revenant de formation outre-mer, ils sont réceptionnés provisoirement à leur arrivée dans un centre P.R.C en attente d'une affectation. Les personnels sont logés dans des hôtels, le plus important est le Queen Hôtel.

**Affectation au « n° 3 A.F.U » de SOUTH-CERNEY.** Le 27 juillet 1943 **Jacques, destiné à devenir pilote de bombardier**, est muté au n° 3 AFU (P) « Advanced Flying Unit for Pilot » : Unité d'entraînement avancé des pilotes. Le « 3 AFU » est installé à South-Cerney situé au centre de l'Angleterre à mi-chemin entre Bristol et Oxford. Cette formation consiste en un perfectionnement dans les vols de nuit sur avion bimoteur. Jacques vole de nouveau sur Airspeed-Oxford qu'il connaît bien et que les pilotes surnomment « Ox-box ». Son stage terminé, Jacques est envoyé au Camp de Camberley en attente de sa prochaine affectation.

**Dirigé vers le CAMP de CAMBERLAY .** Le 5 octobre 1943, il arrive au Camp de Camberlay. Après 6 semaines d'attente, Jacques est muté au Pays de Galles au « n° 1 A.G.S. (Air Gunnery school) de Pembrey.

**Affectation au « n° 1 A.G.S. de PEMBREY.** Le 15 novembre 1943, il se présente sur la Base RAF de Pembrey située à 80km à l'ouest de Cardiff. Pour être incorporé au « 1 AGS », une école de tir commandée par le Wing-Commander George Peter MACDONALD. Le personnel navigant va être formé sur bimoteur « Vickers-Wellington ». Après quatre mois de formation les stagiaires vont être affectés à une école d'entraînement opérationnel : OTU (Operational Training Unit). Pour Jacques ce sera le n°20 O.T.U.

**Affectation au « n° 20 O.T.U » de LOSSIEMOUTH.** Le 14 mars 1944, Jacques est muté en Écosse au n° 20 OTU de Lossiemouth installé sur son terrain satellite de Milltown. C'est un centre de formation opérationnel des équipages de bombardiers de nuit utilisant des avions Vickers-Wellington. Jacques va faire la connaissance des membres d'équipage avec lesquels il va désormais voler. Tous des aviateurs français présents sont pour la plupart issus de l'Armée d'Afrique du-Nord et quelques-uns sont comme Jacques des « Free French ». Les équipages ainsi formés vont constituer les premiers éléments d'un Squadron de bombardiers lourds composée uniquement de personnels français en cours de formation et prochainement opérationnel.

Après les cours au sol débute, pour le personnel navigant, l'instruction aérienne. L'entraînement intense, près de quarante vols de jour et quarante de nuit vont être effectués par des temps impossibles. Le 28 mars 1944, le « 20 OTU » est en deuil après la perte d'un équipage de la RAF lors d'un vol d'entraînement. Le « Wellington III DF604 » s'écrase en mer dans la baie de Morlay et disparaît à 7km au nord de la Base. Cinq tués : le sergent James G. FULTON âgé de 23 ans, le sergent Joseph GATE et le sergent Dennis E. TELLING ont disparus. Les corps du sergent Clifford Ch. CRAWLEY âgé de 20 ans opérateur radio et du sergent Frank SEFTON âgé de 24 ans navigateur ont été rendus par la mer.

Le 1er avril 1944, le «20 OTU » est de nouveau en deuil après la perte d'un équipage lors d'un vol d'entraînement à la navigation. Le « Wellington III X3225 DF » est aperçu pour la dernière fois par des garde-côtes au sud-est d'Oban près des îles écossaises de Jura et de Colonsay. La carlingue en feu subit une explosion, l'avion perd subitement de l'altitude et finit par l'écraser

en mer et disparaître. Cinq tués : le pilote australien Terence Raymond COOKE 20 ans, le navigateur John Henry STAFFORD 29 ans, le bombardier canadien Gerwyn Winton LEWIS 30 ans, les mitrailleurs Geoffroy HODGSON 19 ans et Arthur Edgar ROBERTSHAW 19 ans le seul dont on a pu retrouver le corps. Fin mai 1944, les équipages devenus aguerris vont pouvoir être déclarés « opérationnels » et recevoir leur affectation en unité combattante.

Le 9 juin 1944, dans l'attente de leur affectation définitive, Jacques LECLERCQ et les membres de son équipage sont mutés sur la Base n° 41. Le 20 juin 1944, deux Squadrons de bombardiers lourds sont officiellement créés: le 346 Squadron « GUYENNE » et le 347 Squadron « TUNISIE », qui vont être dotés de bombardiers quadrimoteurs « Handley-Page HALIFAX ». Ce seront les deux seules unités françaises qui voleront sur quadrimoteur.

**Affectation au 347 SQUADRON « TUNISIE » du BOMBER COMMAND Elvington (Yorkshire, Royaume Uni). Le 20 juillet 1944 l'équipage de Jacques est muté au 347 Squadron « TUNISIE » du BOMBERCOMMAND. Matricule RAF : 30917.**



En haut, de gauche à droite :

sergent-chef Antoine MOREL, radio ; sergent-chef Guy DUFAURE, mécanicien ; sergent Francis USAI, mitrailleur supérieur.

En bas, de gauche à droite :

sergent Jacques LECLERCQ, pilote ; lieutenant Daniel COTTARD, navigateur et commandant d'avion ; adjudant Antoine ADAOUST, bombardier ; sergent-chef Henri AUBIET, mitrailleur arrière.

« Le 2 janvier 1945, disparaissait le Sergent Jacques Philippe LECLERCQ. Âgé de 20 ans, il était le plus jeune membre de l'équipage. Son corps n'a jamais pu être retrouvé. Par décret en date du 22 octobre 1947, rendu sur la proposition du conseil des ministres et du ministre de l'air, vu la délibération du conseil de l'ordre «la Légion d'honneur à la date du 9 octobre 1917 portant que les concessions du présent décret sont faites en conformité des lois, décrets et règlements en vigueur la médaille militaire est conférée, à titre posthume pour prendre rang du jour de la signature du présent décret. (JO du 29 octobre 1947, page 10756).

Cité à l'ordre de l'armée Aérienne avec attribution de la Croix de Guerre 1939-1945 avec palme. Sur la Stèle des disparus FAFL, au Tréport, il est le seul inscrit des membres d'équipages des bombardiers Lourds aussi disparus, qui malgré une majorité d'entre eux s'étaient engagés F.A.F.L. mais n'en avaient pas le statut... » (Karl BOUCQUAERT )

Dès 2010 Geneviève MONNERIS fut la première dans notre association à s'intéresser au destin tragique du sergent Jacques LECLERCQ, pilote de l'équipage du LT COTTARD (347 Tunisie) dans lequel son meilleur ami, le sergent Francis USAI, occupait le poste de mitrailleur supérieur. La période qu'il a passée à Elvington est évoquée dans les lettres de Francis USAI et le journal de Barbara RIGBY dont les extraits ont été rassemblés dans l'ouvrage « Les Bombardiers Lourds Français de la RAF ». Lors du 80<sup>e</sup> anniversaire à Mérignac en octobre dernier, un hommage lui a été rendu lors de l'émouvante lecture d'une de ces lettres qu'on peut retrouver pages 12 et 13 dans « L'Éclat des Mots ».



**L'éclat des mots**  
*un beau souvenir,  
une belle idée de cadeau  
pour seulement 5 €,*  
hors frais d'expédition \*

**M**agnifique recueil des lettres de 13 aviateurs à leurs proches.

Réalisé dans une finition remarquable, c'est à la fois un **superbe souvenir** de la commémoration du 80<sup>ème</sup> anniversaire du retour des Groupes Lourds que nous avons célébrée l'an dernier à Mérignac mais aussi une belle idée pour **offrir à nos proches, jeunes et moins jeunes**, et faire connaître l'action mémorielle de notre association.



\* **Devis d'expédition** à réclamer auprès de notre trésorier à [thierry.gallet@orange.fr](mailto:thierry.gallet@orange.fr) ou 06.85.75.06.01

Quelques exemples avec frais d'expédition :

- 1 ex. : 12 €
- 2 ex. : 17 €
- 6 ex. : 41 €

Pour vous ou pour offrir, nous vous proposons toujours le superbe catalogue de l'exposition conçue pour célébrer le 80<sup>ème</sup> anniversaire du retour des Groupes Lourds ainsi que plusieurs ouvrages, les insignes et la cuvée spéciale, tous relatifs aux Groupes Lourds.

Vous pouvez commander auprès de Thierry Gallet ([thierry.gallet@orange.fr](mailto:thierry.gallet@orange.fr) ou 06 85 75 06 01) et nous vous ferons une proposition d'expédition adaptée.

	<b>Catalogue de l'exposition</b> Retour des Groupes Lourds à Mérignac	<b>15 €</b>
	<b>L'éclat des mots</b> (écrits d'aviateurs des Groupes Lourds)	<b>5 €</b>
	<b>Bombardiers de nuit.</b> Les groupes lourds français sur l'Allemagne	<b>10 €</b>
	<b>Lettres au ciel</b> de Mathieu Lafaye	<b>24 €</b>
	<b>Bombardiers Lourds Français de la RAF</b> Une histoire d'amour et de guerre de Barbara Harper-Nelson et Geneviève Monneris	<b>15 €</b>
	<b>Insigne Groupes Lourds</b>	<b>10 €</b>
	<b>Insigne escadron Guyenne 2/23</b>	<b>10 €</b>
	<b>Insigne escadron Tunisie 1/25</b>	<b>10 €</b>
	<b>Cuvée spéciale Groupes Lourds</b> Saint-Estèphe château Tour Saint Fort	<b>unité 12 €</b> <b>carton 70 €</b>
	<b>Cravate « Groupes Lourds »</b> (stock très limité)	<b>20 €</b>

# Association des Anciens et Amis des Groupes Lourds

Affiliée à la Fédération Nationale André Maginot (n° 304)



**Adresse :**  
Association des Anciens et Amis des Groupes Lourds  
C/O Aéro-club de France  
6, rue Galilée  
75782 PARIS Cedex 16

**Contacts :**  
 [olivier.lafaye@gmail.com](mailto:olivier.lafaye@gmail.com)  
[chantallain@aol.com](mailto:chantallain@aol.com)  
Tél : 06 46 31 07 17

**Nos sites et réseaux sociaux :**  
[www.groupe-lourds.fr](http://www.groupe-lourds.fr)  
<https://halifax346et347.canalblog.com/>  
facebook, instagram, linkedin

  

 Crédit photos :  
Armée de l'Air, YAM

 reproduction interdite  
sauf sur autorisation

## Le Bureau :

<b>Olivier Lafaye</b>	Président
<b>Christian Pélissier</b>	Vice-président
<b>Jean Lemaire</b>	Vice-président
<b>Thierry Gallet</b>	Trésorier
<b>Chantal Allain</b>	Secrétaire

## Le Comité de direction :

<b>Philippe Ducastelle</b>	Blog Halifax346et347
<b>Isabelle Hervelin</b>	Membre consultatif, communication
<b>Jean-Paul Hiblot</b>	Membre consultatif, comptabilité, gestion, droit des affaires
<b>Bérangère Le Poitevin</b>	Membre consultatif, jeunesse
<b>Ludovic Louriou</b>	Relation Armée de l'air et de l'espace
<b>Alain Mallia</b>	Membre consultatif YAM
<b>Geneviève Monneris</b>	Archives, mémoire, médias
<b>Jean-Marc Schlinger</b>	Membre consultatif archives
<b>Yohan Zerdoun</b>	Informatique, site internet et réseaux sociaux

## Une idée d'article ?

Contactez Chantal Allain : [chantallain@aol.com](mailto:chantallain@aol.com)

**Une envie de contribuer ?**

## Les Vice-présidents d'honneur

<b>Général de Corps Aérien Stéphane Virem</b>	Commandant des F.A.S.
<b>Général de Corps Aérien Bruno Maigret</b>	Ancien Commandant des F.A.S.
<b>Général de Corps Aérien Paul Fouillard</b>	Ancien Commandant des F.A.S.
<b>Général de Corps Aérien Bernard Schuler</b>	Ancien Commandant des F.A.S.
<b>Ian Reed</b>	Directeur, Groupe du Patrimoine des Forces Alliées
<b>Serge Bigot</b>	Maire Honoraire de Grandcamp Maisy
<b>Paul Bogaert</b>	Ancien Président de l'A.A.A Groupes Lourds
<b>Eric Poissonnière</b>	Maire de Grandcamp Maisy